



Nr. 6 / Januar 2018

Unser Dorf

Geschichtliches aus Sigmaringendorf-Laucherthal nach Quellen und Überlieferung

„Über sieben Brücken . . .“

Teil 2

Die Brückenlandschaft im Dorf an Donau und Lauchert

Die Wichtigkeit der Lauchert für das Leben im „Dorf“ wird durch die Vielzahl der Brücken, die sie überspannen, eindeutig dokumentiert. Die Entstehung des Ortsteiles Laucherthal, vor allem des Hüttenwerks, ist dem Fluss zu verdanken; deshalb trägt er logischerweise auch den Flussnamen. Der Flusslauf trennt - seit rund fünf Jahrzehnten ausschließlich - das Werk von der Wohnsiedlung. Im weiteren Verlauf schlängelt er sich durch landwirtschaftlich genutzte Fluren, bevor er ab dem Industriebetrieb Schaal-Gosma den Ort geradezu durchschneidet. Unmittelbar links und rechts der Lauchert sind die ältesten Siedlungsspuren und Häuser der Gemeinde zu finden.

Teil 2 der Geschichte der Dorfer Brücken beginnt an der nördlichen Grenze der Gemarkung, nahe der Grenze zu Hitzkofen/Bingen bzw. Scheer. Er umfasst alle Brücken in Laucherthal bis hin zum „Vaterunser-Brückle“, dem Verbindungsweg zur Laucherthaler Kirche. Eine weitere Folge wird sich mit den Brücken ab der „Fabrik“ (Schaal) bis zur Mündung beim Sportplatzbrückle befassen.

Die Doppelbrücke an der Grenze

1911 verlegte die Hüttenverwaltung den landwirtschaftlichen Betrieb des bisherigen „Eisenhammer“, der später in den Besitz der Familie Kern überging, an die Meinradstraße. Die Wiesen und Felder im Hitzkofer Ösch waren nur über die alte Brücke und mitten durch die Werksanlagen erreichbar. Weil der landwirtschaftliche Verkehr den Geschäftsbetrieb merklich störte und um Unfälle zu vermeiden, beauftragte die FHH im Frühjahr 1915 Baumeister Anton Deutschmann aus

Sigmaringen mit dem Bau von zwei Eisenbrücken über den Werkskanal und die Lauchert auf firmeneigenem Gebiet im Norden des Werksgebietes. Als Zufahrt zur Brücke und damit zu den Feldern wurde entlang der Grenze zum Königreich Württemberg (Gemarkung Scheer) ein Verbindungsweg zur Vizinalstraße nach Hitzkofen neu angelegt.

Die Brücke über den Kanal erhielt eine Spannweite von 12,22, die Lauchertbrücke von 18,62 Meter bei einer Fahrbahnbreite von vier Metern. Bis dahin waren

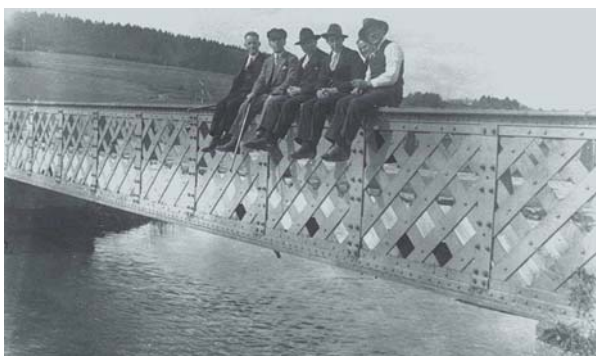


Die Brücke über die Lauchert.



Die Brücke über den Werkskanal.

solche Stahlfachwerkträger-Brücken nur im Eisenbahn-Brückenbau erstellt worden. Die beiderseitigen, 1,53 Meter hohen Geländer-Gurtträger wurden mit einer Eisenbetondecke mit „Chaussierung“ miteinander verbunden. Die Höhe betrug von der Flusssohle bis zur Brückenunterkante drei Meter. Wie auf dem Bild links zu sehen ist, war die Stauhöhe der Lauchert bis zum Ausbau in den 30er Jahren deutlich niedriger als heute (siehe oben). Der Brückenunterhalt und die



Gruppenbild mit Dame: Fünf junge Männer lassen ihre Beine von der Lauchertbrücke im Norden des Werksgebietes baumeln.



Der heutige Fahrweg über die Lauchert und (hinten) über den Kanal.



Die Eisenbahnbrücke von 1924 über den Werkskanal.



Der Fußgängersteg von 2002 über den Werkskanal.

Verantwortung für die Verkehrssicherheit liegt bis heute bei der Firma „Zollern“.

Die Brücken über den Werkskanal

Den Werkskanal überspannen noch zwei weitere Brücken. Bereits 1924 wurde eine Stahlbetonbrücke für ein Zubringer-Nebengleis der Werksbahn gebaut. Die Stahlbeton-Längsträger des 5,85 Meter langen Bauwerks befinden sich fast völlig im Wasser des Kanals. Nur die Betonplatte mit dem Gleis ist sichtbar. Auf den ersten Blick scheint es, als fahre die Bahn über einen Damm.

An der Nordseite des Versandgebäudes ließ die Geschäftsleitung im Jahr 2002 einen 14 Meter langen und 1,5 Meter breiten Fußgängersteg über den Kanal anlegen. Dieser verkürzt den Fußweg in Richtung Werksausgang beim Osttor erheblich. Er wurde von den Firmen Stahlbau Füß und Baufirma Redlich für 39.000 € erstellt und am 9. September 2002 eröffnet. Unter dem Steg überquert eine Versorgungsleitung das Wasser.

Die Brücken über die Lauchert

Die erste Brücke innerhalb des Werksgebietes war bis zum Bau des heutigen Kraftwerkes 1956/57 ein Steg beim alten Fallenstock (rechts). Am nördlichen Ende des Zwangsarbeiterlagers gab es einen, vermutlich hölzernen, Steg, über den die Lagerbewohner ihre Arbeitsplätze im Werk erreichten. Dieser wurde wahrscheinlich mit dem Abbruch des Lagers ebenfalls entfernt.

2 1954 entschloss sich die Werksleitung, zur

Bau der ersten Betonbrücke am Osttor, 1954. Der Beton wurde noch vor Ort gemischt. Zwei Schirmlampen sorgten für die erforderliche Ausleuchtung.



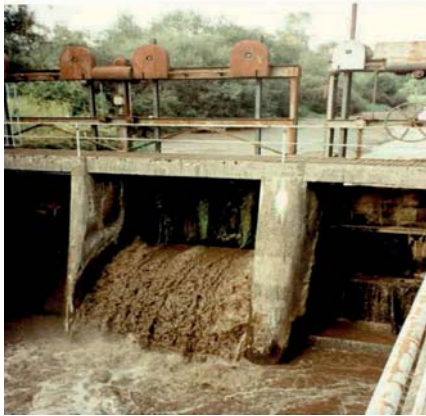
Entlastung des bisherigen einzigen Flussübergangs, der Steinbogenbrücke, zum völligen Neubau einer Betonbrücke und einem Zugang und der Erschließung des Werksgebietes aus Nordosten her. Sie wurde als Brücke am Osttor bezeichnet. Für 45 Tonnen Tragfähigkeit ausgelegt, erstellte die Firma Züblin eine 24 Meter lange Plattenbalkenbrücke mit zwei Trägern und einer Fahrbahnbreite von 3,5 und zwei Gehwegen von je 1,5 Metern. Sie kostete die damals stolze Summe von 29.000 DM. Die Osttorbrücke entwickelte sich im Lauf der Jahrzehnte zum wichtigsten Zugang zur „Hütte“, vor allem, als nach dem Bau der großen Straßenbrücke der Durchgangsverkehr

nicht mehr durch das Werksgebiet führte.

Der zunehmende Schwerlastverkehr machte 1997 eine völlige Erneuerung der Osttorbrücke erforderlich. Nach den Plänen von Bauingenieur Birmele erstellte das Bauunternehmen Steidle aus Sigmaringen eine völlig neue Brücke. Die beiderseitigen Widerlager der Brücke von 1954 und die Pfahlgründung blieben erhalten. Bedingt durch die Verbreiterung mussten auch sie erweitert werden. Zusätzlich wurden vier weitere Pfähle bis zu 17 Meter in die Tiefe getrieben. Die aus Stahlbetonstegen mit einer 20 cm starken Stahlbetonfläche bestehende Brücke wurde auf 7,5 Meter verbreitert und außerdem für die Oberflächenentwässerung in der Mitte leicht überhöht. Im Juli 1997 war mit den Bauarbeiten begonnen worden, die Freigabe konnte bereits im Oktober stattfinden. Die gesamte Baumaßnahme mit der neuen Straßenanbindung kostete rund 550.000 DM, davon entfielen auf die Brücke 305.000 DM. Obwohl am Flussprofil nichts verändert wurde, musste für den Brückenbau das Stauwehr des Kraftwerkes geöffnet werden, um den Wasserspiegel auf die Mindesthöhe von 1,7 Meter abzusenken.



Sommer 1929. Sommerfrischler auf dem Steg beim alten Lauchert-Fallenstock.



Der Fallstock wurde im August 1997 für die Absenkung des Wasserspiegels geöffnet. Deutlich ist zu erkennen, dass das Wasser große Schlammanteile mit sich führt. Über dem gezogenen Fallstock der frühere Steg für die Bedienung aus dem Jahr 1955/56.



Von der Werkseite aus Richtung Hitzkofer Straße und Brixinsweg: Bauarbeiten an der neuen Osttorbrücke im Sommer 1997.



Der Umfang der Absenkung ist am Ufer deutlich zu erkennen.

Diese Maßnahme hatte zur Folge, dass große Mengen von Schlamm und Sand mitgespült wurden. Beim Kraftwerk Schaal ergab sich dadurch ein Schaden und Ausfall an einer Turbine. Auch die Fischer beklagten eine Versandung der Lauchert und der Donau, die bis hin nach Scheer ihre Auswirkung hatte. Flussabwärts ist die nächste Brücke der Bedienersteg des Kraftwerks. Er ist nicht öffentlich und dem Personal des Kraftwerks vorbehalten. Das Vorgängerkraftwerk der FHH war in dem Gebäude rechts unterhalb dem jetzigen unterge-



Die Osttorbrücke, von Norden her gesehen, gebaut 1997, mit dem Pförtnerhaus ist der Hauptzugang zu Zollern. Über diese Brücke erreicht der gesamte Warenein- und -ausgang per Lkw das Werk. Sie ist auch Zufahrt für einen großen Teil der Beschäftigten.

bracht. Es wurde aus dem Werkskanal gespeist, die Wasserführung wurde durch das alte Wehr mit einem Fallstock gesteuert. Mitte der 1950er Jahre war der Strombedarf des Werkes so groß, dass die Werksleitung die Notwendigkeit sah, ein neues Kraftwerk zu bauen. Es entstand 1955-58 unterhalb der neuen Osttorbrücke. Für den Bau und vor allem, um die erforderliche Rückstaukapazität zu errei-

chen, waren enorme Bau- und Flussbauarbeiten zu bewältigen. Für die Wartung und Bedienung der Anlage wurde ein spezieller Steg gebaut (s. oben links). 1978 ging das Werk in den Besitz der Firma Reitter in Rechtenstein über, die es seither betreibt. Bis 1992 war die FHH Hauptabnehmer des erzeugten Stroms; seither wird er in das Netz der EnBW eingespeist. Die durchschnittlich erzeugte Jahresenergie beträgt 2200 MWh bei einem Spitzenwert der Leistung von 470 KW. Die Lauchert wird am Wehr etwa 2,5 Meter aufgestaut bei einem Gesamtgefälle von 10,3 m. Die beiden Francis-Turbinen sind zirka 6 Meter unter dem Wasserspiegel und haben ein Schluckvermögen von 6,7 m³/s. In den Jahren 2014-16 wurde die ganze Anlage technisch und betonbaulich gründlich mit großem Aufwand renoviert. In diesem Zusammenhang entstand der heutige verzinkte Steg als Plattform für die Bedienung und den Unterhalt des Kraftwerks.



... und von Süden mit der Anbindung an die Landesstraße 455.



Diese Brücke wurde Mitte der 1950er Jahre beim Bau des heutigen Kraftwerkes als Zugang für das Bedienungspersonal des Kraftwerkes von der Werkseite her gebaut. Das Foto zeigt die Situation 1984; unten rechts ist die Wasserauslaufrinne des alten Kraftwerkes zu sehen. Durch die Abkoppelung des Kraftwerkes von der „Hütte“ verlor sie ihren Zweck und wurde, marode geworden, bei der Sanierung 2014 entfernt. Das Bild rechts zeigt sie während eines starken Hochwassers 1988. Über dem gischtsprühenden Überlauf der frühere betonierete Bedienersteg, der ebenfalls 2014/16 erneuert wurde.



Der Bedienersteg am Fallenstock ...



... und oberhalb des Kraftwerkes, 2017.

Das Kraftwerk Mitte der 1990er Jahre, mit dem Baum in der Mitte geradezu romantisch. Links die abgebaute Brücke, darüber der alte Bedienersteg am Fallenstock, rechts die beiden Betonstege über dem auslaufenden Wasser.

Zwischen dem Kraftwerk und der alten Rundbogenbrücke baute 1979 das damalige Wasserwirtschaftsamt einen 12,5 Meter langen und etwa einen Meter breiten eisernen Steg. Dieser vom Parkplatz am Brixiusweg über eine steile Treppe erreichbare, aber für die Öffentlichkeit gesperrte Übergang über die Lauchert dient der zuständigen Behörde als Zugang für einen installierten Pegel, an dem regelmäßig, speziell aber vor allem bei Hochwasser, die Pegelstände der Lauchert abgelesen und erfasst werden. Er ist unter der Objektnummer 1131 einer der vielen landesweit installierten Pegel, der heute vom Landesbetrieb Gewässer des Regierungspräsidiums Tübingen betrieben wird.

oberhalb der alten Steinbogenbrücke im Rahmen einer Übung einen Holzsteg. Dieser wurde von der FHH als Fußgängerüberweg übernommen und diente der

Entlastung der Brücke in Verkehrsstoßzeiten. Dem Gemeinderat blieb nichts anderes übrig, als den Bau nachträglich zu genehmigen. Das Holz dafür stammte aus



Der Steg des Landesbetriebes Gewässer beim Regierungspräsidium Tübingen. Er dient der regelmäßigen Ablesung des installierten Pegels. Rechts führt die Treppe zum Parkplatz am Brixiusweg, im Hintergrund ist das Kraftwerk zu erkennen. Der 1979 gebaute Steg ist für die Öffentlichkeit nicht zugänglich.



Der von Bundeswehrpionieren gebaute Fußgängersteg war oberhalb direkt an die alte gemauerte Steinbogenbrücke angelehnt. Er wurde über zwanzig Jahre lang genutzt.



Eine Arbeitsgruppe des THW baute am 8. September 1993 mit Hilfe eines großen Krans den hölzernen Fußgängersteg ab.

den fürstlichen Wäldern. 1993 war diese Holzkonstruktion instabil und nicht mehr sicher. Sie musste durch eine Arbeitsgruppe des THW abgebrochen werden. Obwohl bereits Detailpläne für einen Ersatz gefertigt waren, wurde die avisierte Stahlkonstruktion auf Betonfundamenten, die einen Holzdielenbelag erhalten sollte, nicht mehr verwirklicht. Durch die weitgehende Verlagerung des Zugangs und die kurz danach vorgenommene Sanierung der alten Brücke ergab sich kein Bedarf mehr für einen zusätzlichen Steg.

Die Steinbogenbrücke - älteste Brücke in der gesamten Gemeinde

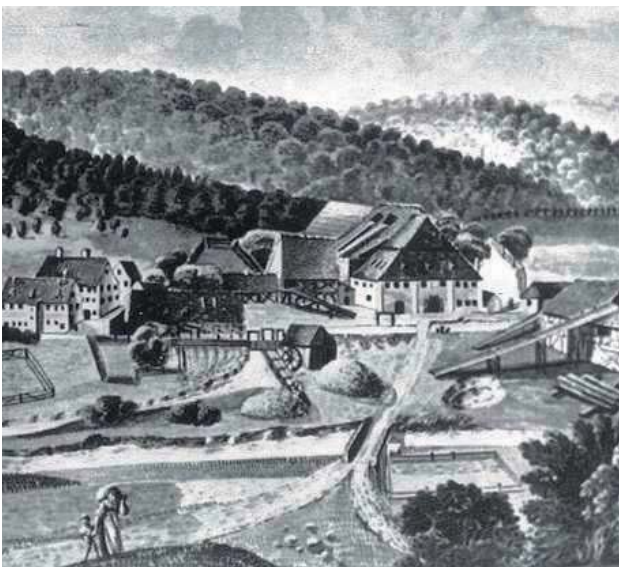
Die erste Erwähnung einer Brücke in Lauchertal ist eine Vermutung von Karl Dehner in der Dorfer Chronik aus dem Jahr 1704 von einem Steg über die Lauchert. Im Staatsarchiv Sigmaringen ist ein Bericht der Fürstlichen Hüttenverwaltung vom 21. Juni 1851 verwahrt, in dem es

heißt: „Die Brücke dahier, welche über die Lauchert führt, wurde im Jahr 1798/99 durch die hiesige Verwaltung neu hergerichtet, nachdem die vorher bestandene hölzerne Brücke samt dem Wehr durch das große Wasser im Jahr 1798 zerstört worden ist. ...“ Dies bestätigte am 15./16. Juni 1881 der pensionierte Schmelzmeister Leopold Haas, der sagte, „... dass früher an der Stelle der jezigen Brücke das Wehr gestanden habe; über dieses Wehr sei eine ganz einfache hölzerne Brücke gelegt gewesen, die vom Hochwasser samt dem Wehr weggerissen worden sei. ...“ Das Wehr sei dann an eine andere Stelle verlegt und die heute noch erhaltene Brücke durch die Hüttenverwaltung erbaut worden. Auch die Straße nach Hitzkofen sei auf Kosten der Hüttenverwaltung angelegt worden. Seiner Meinung nach sei die Brückenbaulast und der Unterhalt der Straße an die Gemeinde Sigmaringendorf übergegangen.

Rund 160 Jahre lang war diese Rundbogenbrücke Teil der Straßenverbindung von Sigmaringendorf nach Bingen-Hitzkofen. Die Straße führte ab dem späteren Steinbruch eng am Hang entlang und danach zwischen der linksseitigen, um 1980 entfernten Häuserzeile mit dem alten „Eisenhammer“ und dem 1923 erbauten Verwaltungsgebäude hindurch. Sie überquerte beim 1913 gebauten und Mitte der 1950er Jahre wieder abgerissenen „Bahnhöfle“ das Gleis der Hohenzollerischen Landesbahn, danach die Bogenbrücke und führte durch den Ortsteil Lauchertal nach Hitzkofen. Sie war, abgesehen vom Waldweg am Stauden entlang, die einzige Nord-/Südverbindung. In den 1950er Jahren war die schmale Brücke dem rasant zunehmenden Auto- und vor allem Schwerlastverkehr nicht mehr gewachsen und wurde zu einem engen Nadelöhr. Ein starkes Fußgänger- und Radfahreraufkommen trug ebenso zu oft gefährlichen Situationen bei. Da sie über werkseigenes Gebiet führte, war auch der innerbetriebliche Verkehr zunehmend beeinträchtigt.

Aus diesem Grund war es für die Werksleitung der FHH von großer Wichtigkeit, dass Mitte des Jahrzehnts seitens der zuständigen Behörden an einer völlig neuen, großen Lösung des Problems gearbeitet wurde.

Die Bogenbrücke blieb in den ersten Jahren danach dennoch Hauptzugang vor allem für den südlichen Teil des Werkes. Die bisherige Straße wurde 1959 zur Ortsstraße umgewidmet, die Brückeninstandhaltung ging 1962 vom Hohenzollerischen Landesbauamt an das Hüttenwerk über. Formalrechtlich wurde sie erst



Eine der ältesten Darstellungen der Hütte. Das Aquatell, vermutlich etwa Mitte 18. Jahrhundert, könnte den hölzernen Steg, Vorläufer der Steinbogenbrücke, zeigen.

1982, nachdem sie bereits rund zwanzig Jahre nur noch innerbetrieblich genutzt wurde, von der Gemeinde an die FHH übergeben.

Jahrzehntelang wurden an der Brücke nur Schönheitsreparaturen durchgeführt. Nachdem der bereits angesprochene Holzsteg entfernt werden musste und ein Nachfolgeprojekt nicht verwirklicht wurde, entschloss sich die Werksleitung 1994 zu einer gründlichen Sanierung des alten, historischen, aber nicht unter Denkmalschutz stehenden Bauwerks.

Die bisherige, aus Ziegelsteinen gemauerte beiderseitige Brüstung wurde abgebrochen, der obere Fahrbahnbelag entfernt, ebenso das darunter erscheinende ursprüngliche Wackepflaster. Die Brücke erhielt eine massive Stahlbetondecke, die bisherige Brüstung wurde durch ein Stahlgeländer ersetzt. Die von der Baufirma Steidle in Sigmaringen durchgeführte Sanierung erforderte eine Summe von 151.000 DM. Heute ist die Brücke durch ein Zugangstor gesichert und kann nur mit entsprechender Berechtigung passiert werden.



Der Stahlstich von E. Höfer nach einer Zeichnung von F. Abresch von etwa 1840 zeigt die gemauerte Steinbogenbrücke. (Nähere Erläuterungen dazu im Bildband der Gemeinde, S. 153.)



Die Brücke in einer Aufnahme vor 1913 (Erläuterungen wie oben). Führt der schmale Fußweg hinunter zum Backhaus an der Lauchert?



Der für eventuelle Noteinsätze der Feuerwehr gebaute Eisensteg direkt unter der Bogenbrücke. Im Hintergrund quert eine Versorgungsleitung das Flussbett.

Direkt unter der alten Bogenbrücke führt ein weiterer eiserner Steg über die Lauchert. Er wurde etwa im Jahr 1996 aus sicherheitstechnischen Überlegungen angelegt und ist der Öffentlichkeit nicht zugänglich. Von diesem Steg aus ist es der Werksfeuerwehr möglich, im Eventualfall nach einem Ölunfall schnell und präzise

über die ganze Flussbreite eine Sperre anzulegen.

In alten Katasterkarten aus der Mitte des 19. Jahrhunderts ist noch ein schmaler Steg, der von der Werkseite möglicherweise zum Backhaus an der linken Flussseite führte, eingezeichnet. In Plänen um 1900 ist dieser nicht mehr enthalten.



Die gemauerte Rundbogenbrücke in ihrem heutigen Zustand flussabwärts gesehen.



Die große Brücke über die Landesbahn und die Lauchert: Links aus Richtung Sigmaringendorf, rechts von unten aus Richtung Lauchertthal.

Die große Brücke über die Landesbahn und die Lauchert

Der Bau der großen Straßenbrücke veränderte das Lauchertthaler Ortsbild deutlich. Wie bereits angeführt, verkürzte sie die Verbindung zum Ortsteil Lauchertthal, entlastete das Nadelöhr Steinbogenbrücke und verbesserte die Straßenverbindung nach Hitzkofen und Bingen erheblich. Der Bau war vor allem auch ein großes Anliegen der Werksleitung. Eine Verstärkung der Bogenbrücke und der Ausbau der bisherigen Straße wurde, obwohl dies kostengünstiger gewesen wäre, zugunsten der Neubaulösung verworfen. Der Neubau wurde noch vom damals zuständigen Hohenzollerischen Landesbauamt durchgeführt.

Baubeginn für die vom Stuttgarter Bauunternehmen Züblin projektierte und erstellte Brücke war der 1. Oktober 1958. Für die Fundamente mussten vor Ort gefertigte Betonpfähle eingerammt werden, auf denen die Widerlager und die Stützsäulen ruhen. Auf der Nordseite musste im früheren Schrebergärtengelände ein 12 Meter hoher Damm aufgeschüttet werden, der zur Lauchert hin mit einer 1,5 Meter hohen Stahlbetonwand abgestützt wurde. Drei Säulenpaare, davon eines mit 5 und zwei mit 11 Metern Höhe, tragen die Fahrbahn; die Weite der einzelnen Felder der insgesamt rund 55 Meter langen Brücke beträgt 12,40, 14, 16,20 und 12 Meter. Die Fahrbahn ist 6,5, die Fahrbahnplatte 8,4 Meter breit, die Gesamtbreite beträgt 11,25 Meter. Die Durchfahrhöhe über dem Bahngleis ist 4,8 Meter, die Lauchert wird bis zur Flusssohle in 12,40 Meter Höhe überquert.

Die beiden Stahlbetonträger sind als sogenannte Hohlkastenträger ausgebildet. Auf ihnen liegt die 90 Zentimeter dicke Fahrbahnplatte mit einer Gesamtfläche von 667 Quadratmetern auf. Die Brücke ist leicht gebogen und hat eine Längsneigung von 0,5 und eine Querneigung von 4 Prozent.

Im Juni 1959 wurde die Fahrbahnfläche betoniert, Anfang August konnte das Bauwerk nach rund zehn Monaten Bauzeit der Öffentlichkeit übergeben werden.

Die Baukosten betrugen rund 300.000 DM. Daran musste sich die Gemeinde mit 20.000 DM beteiligen.

Gleichzeitig zum Brückenbau wurde auch die Straße vom Bahnübergang in Sigmaringendorf bis an das Ende der Hitzkofer Straße ausgebaut. Diese Maßnahme konnte im April 1960 abgeschlossen werden. Hierfür mussten 1,25 Millionen DM aufgewendet werden. Der Gemeindeanteil für Gehwege und Entwässerung betrug 160.000 DM.

Im Laufe der nunmehr fast sechzig Jahre mussten immer wieder Instandsetzungsarbeiten durchgeführt werden. In den ersten Jahren waren dies öfters Setzbewegungen des aufgeschütteten Damms an der Nordrampe, die nachgebessert werden mussten. 1979/80 erfolgte eine Sanierung, hauptsächlich der Gehwege; von Oktober 1991 bis September 1992 sorgte eine weitere Sanierung, vor allem die Abdichtung des Bauwerks gegenüber eindringender Feuchtigkeit, für eine lange Beeinträchtigung des Verkehrs.

Die durchgreifendste Reparatur an der Brücke von Anfang Mai bis Mitte Dezember 2004 hatte eine monatelange Vollsperrung der Straße zur Folge. Das Widerlager an der Auffahrt beim Steinbruch wurde abgerissen und in rund zwanzig Meter Entfernung neu erstellt. Nach der

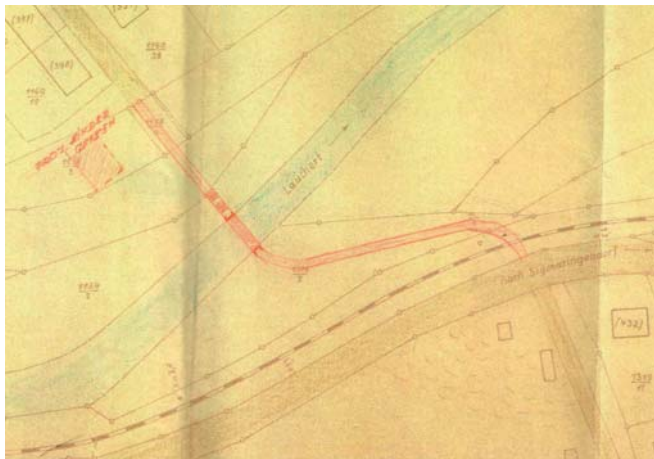


Abbrucharbeiten im Rahmen der grundlegenden Renovierung 2004.

Errichtung eines weiteren Stützpfeilerpaares ergab sich eine Verlängerung der Brücke durch ein neues, 19,5 Meter langes Feld. Die Brückenfläche erfuhr damit eine Erweiterung um 236 Quadratmeter. Für die Baumaßnahme, durchgeführt durch die Baufirma Steidle aus Sigmaringen, musste das Land Baden-Württemberg rund 430.000 € aufwenden.



Auf dem Bild von 2017 sind die geschwungene Straßenführung und die leichte Neigung zu erkennen.



Der 1955 geplante, aber nicht verwirklichte Steg von der Weissenthal- zur Weisbanstraße.

Ein Holzsteg über die Lauchert

Die Hüttenverwaltung plante 1955, einen Holzsteg über die Lauchert zu bauen, der die Verbindung von der Siedlung zum Ortsteil Laucherthal um rund einen Kilometer verkürzen sollte. Dieser wäre vor allem den Schulkindern und den Kindern zugute gekommen, die einmal den bereits avisierten Kindergarten besuchen sollten. Wie der Plan zeigt, war eine Überquerung der Landstraße, der Eisenbahn und der Lauchert vorgesehen. Für den 27,5 Meter langen und 2,5 Meter breiten Holzsteg waren rund 15.000 DM veranschlagt. Durch den Bau der großen Brücke wenige Jahre später erübrigte er sich.

Im April 1984 kaufte Bürgermeister Henne für 25.000 DM zwei 34 und 24 Meter lange Teile eines Holzsteges vom Straßenbauamt Ravensburg. Mit zwei Spezialfahrzeugen wurden die Teile in einer aufwändigen Aktion unter Polizeieskorte auf zuvor ausgetüftelter Route zum Bauhof im Dorf gefahren. Der Fahrer des Wagens mit dem längeren Bauteil war Ivo List. Im Rahmen des Ausbaus der Dorfer Wasserversorgung musste 1978/79 bei der Meinradskirche die Lauchert durchquert werden. Da die Trasse aus diesem Grund nicht überbaut werden konnte, bot sie sich als Fußweg von der Kirche bzw.

Der Schwertransport des längeren Brückenteils bei der Donaubrücke mit dem Haus Steble und dem Gaststall der „Linde“. Am 21. Februar 1986 wurde die Brücke eingehoben. Vom Baugebiet Untere Hülen ist noch nichts zu sehen.



Die Verlegung der Wasserleitung durch die Lauchert 1978/79.

vom geplanten Baugebiet Untere Hülen zur Landesstraße und zur Siedlung an. Im Herbst 1985 wurde mit dem Bau der beiden Widerlager und der Mittelstütze begonnen, die 34 Meter lange Brücke wurde am 21. Februar 1986 mittels eines Krans eingehoben. Im April 1986 konnte sie der Öffentlichkeit zur Benutzung übergeben werden. Zu den Gesamtkosten



Das „Vaterunser-Brückle“ in Richtung Kirche.

von rund 60.000 DM erhielt die Gemeinde aus dem Dorfentwicklungsprogramm einen Zuschuss von 25.500 DM vom Land Baden-Württemberg. Kurt Ott

Herausgegeben von der Gemeindeverwaltung Sigmaringendorf

Text und Gestaltung: Kurt Ott (16)

Für Bilder (), Informationen und Unterstützung danke ich herzlich: Andreas Musen, Jürgen Müller und Heike Rembold im Archiv und Werk Zollern; Ivo List (1); Gerold Mayer, RP Tübingen Landesbetrieb Gewässer; Markus Neuburger; Klaus Peter (4); Albert Rebholz; Elmar Reitter; Mario Schlopschnat (1); Anton Speh; Eva Maria Will. Quellen: Archiv Zollern (7), Gemeindearchiv (8); Chronik Sigmaringendorf 1249-1981 unter der jeweiligen Jahreszahl; Bildband Sigmaringendorf - Unsere Gemeinde in Bildern aus früheren Tagen; Bauwerksbuch RP Tübingen Straßenbauamt Überlingen; Staatsarchiv Sigmaringen (Ho 217 T 1-3 Nr. 51 und DS NVA 26.542).



8 Der Holzsteg zur Meinradskirche und zum Wohngebiet Untere Hülen von Süden her gesehen.